Siniša Lajnert

Hrvatski državni arhiv
Marulićev trg 21
Zagreb

USTROJ HRVATSKIH DRŽAVNIH ŽELJEZNICA (1941-1945)

UDK 061.5:656.2 HDŽ "1941/45" Pregledni rad

U članku se daje prikaz ustroja Hrvatskih državnih željeznica Nezavisne Države Hrvatske u povijesnom kontekstu onoga vremena. Istaknute su ovlasti pojedinih ministarstava iz djelokruga prometa (željeznica). Također, spominje se i uređenje odnosa s Društvom željeznica Dunav–Sava–Jadran (prije Društvo Južnih željeznica) koje je 1860. sagradilo prvu prugu u Hrvatskoj, koja je prolazila kroz Međimurje (Pragersko/Čakovec–Kotoriba). I na kraju, spomenut je i način zaštite željezničkog prometa u NDH.

Ključne riječi: *ministarstva Nezavisne Države Hrvatske, Hrvatske državne željeznice, ustroj, ovlasti*

Uvod

Slavko Kvaternik (1878–1947), jedan od vođa ustaške organizacije u zemlji, proglasio je 10. travnja 1941., na sam dan ulaska njemačke vojske u Zagreb preko zagrebačke radio stanice osnivanje Nezavisne Države Hrvatske (NDH).

Nova država proglašena je pod okriljem Trećeg Reicha i Kraljevine Italije kao svojih glavnih zaštitnika, koji su u njoj imali odlučan utjecaj u svakom pogledu, pa tako i u prometnom. Teritorijalno je obuhvaćala dijelove Hrvatske, Bosnu i Hercegovinu i Srijem. Italiji je 18. svibnja 1941. tzv. Rimskim ugovorima ustupljen dobar dio najrazvijenije hrvatske jadranske obale, a Mađarska je prisvojila Međimurje i Baranju.

NDH je demarkacijskom linijom, koja je određena 23. travnja 1941. bila podijeljena na talijansko i njemačko interesno područje. Ona se pružala pravcem Samobor–Petrinja–Glina–Bosanski Novi–Prijedor–Banja Luka–Jajce–Donji Vakuf–Travnik–Visoko–Sarajevo–Rudo. Sva ta mjesta bila su u njemačkom interesnom području.[1]

Hrvatske državne željeznice

[1] Barić Nikica, *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.-1945.*, Hrvatski institut za povijest, Zagreb 2003., str. 43.

Od 16. travnja 1941. u podne uspostavljen je mirnodopski promet na svim prugama željezničke mreže Ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu.[2]

Istoga dana u Zagrebu Ante Pavelić (1889–1959), poglavnik Nezavisne Države Hrvatske izdao je Odredbu o imenovanju Prve Hrvatske Državne Vlade.[3] Ova **Vlada** sastojala se od:

- *Predsjedništva (Ante Pavelić osobno)*
- *potpredsjednika*
- *9 ministara*
- *predsjednika Zakonodavnog povjereništva.*

Tim su činom do osnivanja Ministarstva prometa i javnih radova 24. lipnja 1941. sav promet, pa tako i željeznice, postali sastavni dio **Ministarstva Hrvatskog domobranstva sa sjedištem u Zagrebu**, odnosno potpale su pod Zapovjedništvo cjelokupnih oružanih snaga NDH.

Prvi ministar navedenoga Ministarstva bio je Slavko Kvaternik, zamjenik Poglavnika, koji je preuzeo zapovjedništvo nad cjelokupnim oružanim snagama i cjelokupnim prometom u Hrvatskoj (**željeznice**, ceste, rijeke, obale, pošta, telegraf, telefon itd.).[4]

Temeljnom odredbom o ustrojstvu Zapovjedništva vojske i Ministarstva Hrvatskog domobranstva osnovano je Predsjedništvo i sedam odjela na čelu kojih je bio zapovjednik ili predstojnik. [5]

Odjeli su bili sljedeći:

- *Odjel kopnenih snaga*
- *Odjel za ratnu mornaricu, riječnu plovitbu, obale i pomorstvo*
- *Odjel zračnih snaga*
- ***Odjel za željeznice i prome,***
- *Odjel za cestovni saobraćaj i građevine*
- *Odjel pošta, brzojava, telefona i radia*
- *Odjel za zbor javnog reda i sigurnosti.*

Željeznice su svrstane u **IV. Odjel za željeznice i promet (OŽP)** pod koji su spadala **Ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu i Sarajevu**. Preciznije rečeno Ravnateljstvo u Zagrebu pretvorilo se u jedan od odjela toga Zapovjedništva, koji se zvao Ministarstvo Domobranstva – Odjel za željeznički promet.[6]

---

[2] *Okružnica željezničkog prometa – uspostavljanje*, Vjesnik vojnih naredaba i zapovjedi za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, br. 2 od 17. travnja 1941., Zagreb

[3] Narodne novine (dalje NN) Službeni list Države Hrvatske 4/1941.

[4] Vjesnik vojnih naredaba i zapovjedi za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske /Osobni poslovi/ Naredbe/ br. 1 od 12. travnja 1941., Zagreb.

[5] Vjesnik vojnih naredaba i zapovjedi za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske /Osobni poslovi/ br. 3 od 19. travnja 1941., Zagreb, kao i HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br. 216, Vjesnici 1941.-1945., Vjesnik naredaba i osobnih poslova za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, Odio za željeznički promet, godina I, br. 1 od 1. svibnja 1941., Zagreb

[6] Vjesnik naredaba i osobnih poslova za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, godina I, br. 1 od 1. svibnja 1941., Zagreb

U djelokrug Odjela za željeznice i promet na samom je početku stvaranja željezničkoga sustava u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj spadalo upravljanje državnim željeznicama, unutarnje ustrojstvo željeznica, prijevoz vojnoga transporta i ratnoga materijala na svim prugama, intenzivan popravak, usavršavanje, proširenje i novogradnja postojećih željezničkih postrojenja i objekata, opskrba ugljenom i mazivom, popravak i održavanje vagona i lokomotiva, izgradnja željezničkih pruga, otvaranje i uređenje pograničnog prometa sa susjednim željezničkim upravama, dogovori sa susjednim željezničkim upravama voznom redu, uređenju željezničkih prostorija na pograničnim stanicama, kao i smještaju željezničkog osoblja koje je određeno za obavljanje službe, organiziranje tečajeva za prometne činovnike i sl.[7]

Odjelom za željeznički promet upravljao je **odjelni predstojnik**[8]**,** koji je 10. travnja 1941., na dan proglašenja NDH, po nalogu zamjenika Poglavnika preuzeo upravu nad cjelokupnim željezničkim prometom u NDH. Interesantno je vidjeti način na koji je on trebao upravljati. Već prvih dana postojanja NDH odjelni predstojnik uputio je proglas cjelokupnom željezničkom osoblju, u kojem je između ostaloga rekao: "Raditi mora svatko, i to s veseljem mnogo raditi i neumorno raditi. Tko neće tako raditi, pa se primjeti makar i mala sabotaža biti će smjesta, bez ikakvog obzira odveden na prisilan rad na 5 do 20 godina, a za teže slučajeve kažnjen kaznom smrti. Ista kazna čeka lijenčine i pijanice, korupcioniste i podmitljivce." Također je 16. travnja 1941. izdao Okružnicu u kojoj je rekao: "Od sveukupnog željezničkog osoblja zahtjevam bezuslovnu poslušnost i najstrožu disciplinu. Osoblje se mora striktno pridržavati svih dosadanjih propisa, koji nijesu u suprotnosti s postojanjem Nezavisne Države Hrvatske. Zabranjujem pod pretnjom najtežih posljedica, pa i otpusta iz službe svaku ličnu promjenu bez moga pristanka. Preuzimanje službenih funkcija kod Hrvatskih državnih željeznica od bilo koga, a bez moga prethodnog pristanka kažnjavat ću otpustom iz službe. Sve dosadanje izmjene, koje su učinjene na službenim položajima bez moga pristanka imaju se dovesti u prijašnje stanje. U novom poretku položaji niti će se uzimati, niti se traže već će ih odredjivati Poglavnik ili njegovi povjerenici. Šefovi jedinica neka smjesta o ovome obavjeste osoblje."[9] Isto se tako Okružnicom o vojnoj disciplini u željezničkoj službi od 2. svibnja 1941. tražilo od svih službenika Odjela za željeznice i promet vojnička disciplina.[10]

Odjel za željeznički promet dijelio se na odjeljenja kojima su upravljali načelnici odjeljenja. Svako odjeljenje imalo je odsjeke na čelu s predstojnikom odsjeka koji je pak imao dodijeljene referente s potrebnim osobljem za pojedine poslove.

Unutarnjem ustrojstvu željeznica pristupilo se već prvog mjeseca postojanja NDH. Uz već postojeća četiri odjeljenja i to:[11]

---

[7] HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br. 216, Vjesnici 1941.-1945., Izvještaj o izvršenom radu na području Ministarstva prometa i javnih radova – Odjela za željeznice od osnivanja NDH do kraja 1941. (O. Ž. P. br.74611-I. 41. od 30. XII. 1941.) – Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice, autopromet i brodarstvo, godina II, br. 1 od 1. siječnja 1942., Zagreb.

[8] Prvi odjelni predstojnik Odjela za željeznice i promet bio je Josip Marković.

[9] HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br. 216, Vjesnici 1941.-1945., Vjesnik naredaba i osobnih poslova za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, Odio za željeznički promet, godina I, br. 1 od 1. svibnja 1941., Zagreb

[10] HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br. 216, Vjesnici 1941.-1945., Vjesnik naredaba i osobnih poslova Ministarstva Hrvatskog domobranstva, Odio za željeznički promet, Godina I, br. 2 od 15. svibnja 1941., Zagreb

[11] HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br. 216, Vjesnici 1941.-1945., Izvještaj o izvršenom radu na području Ministarstva prometa i javnih radova – Odjela za željeznice od osnivanja NDH do kraja 1941. (O. Ž. P. br. 74611-I. 41. od 30. XII 1941.) – Vjesnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice, autopromet i brodarstvo, Godina II, br.1 od 1. siječnja 1942., Zagreb, str. 18–20.

- *Obćeg*
- *Saobraćajno-komercijalnog*
- *Gradjevinskog*
- *Mašinskog*

uredila su se još četiri odjeljenja, odnosno odsjeci i to:

- *Trgovački odsjek, s Kontrolom prihoda kao pododsjekom*
- *Računski*
- *Gospodarski*
- *Odsjek za gradnju željeznica.*

Odio za željeznički promet 23. travnja 1941. proširio je svoj nadzor i upravljanje i na pruge bivših Oblasnih direkcija državnih željeznica Sarajevo, Ljubljana, Beograd Sjever i Jug, pod uvjetom da su se te pruge nalazile na području NDH.[12]

Interesantno je spomenuti podatak da je 1941. Generalna firekcija srpskih državnih željeznica u Beogradu odobrila besplatan prijevoz iseljenika Hrvata s teritorija Srbije u NDH, kako za lica, tako i za prijevoz njihovs pokućstva.[13]

Zakonskom odredbom o državnoj vladi NDH od 24. lipnja 1941.[14] određena je nova struktura državne vlade NDH. Državna vlada NDH sastojala se od dvanaest ministarstava, između kojih je bilo i **Ministarstvo prometa i javnih radova sa sjedištem u Zagrebu**. U djelokrug ministarstava spadali su poslovi oko ustrojstva državnih oblasti, ustanova i poduzeća, vrhovno uređenje cjelokupne državne uprave i vrhovni nadzor nad upravnim oblastima, njihovim ustanovama, poduzećima i organima, pripremanje prijedloga zakona i zakonskih odredaba, kao i poslovi koji su im posebnim zakonskim odredbama bili određeni.

U djelokrug Ministarstva prometa i javnih radova vezano uz rad željeznica ulazili su sljedeći poslovi: državni promet, uprava i uporaba **Hrvatskih državnih željeznica (HDŽ),** određivanje cijena na svim željeznicama koje obavljaju javni promet; u sporazumu s Ministarstvom domobranstva i Ministarstvom obrta, veleobrta i trgovine osnivanje i izgrađivanje državnih željeznica, osnivanje i odobravanje izgradnje privatnih željeznica, nadzor nad prijevozom robe i putnika u suradnji s ostalim ministarstvima u koja su ti poslovi zasijecali, izgradnja i uzdržavanje svih državnih zgrada, mostova i ostalih građevina, nadzor nad gradnjom i iskorištavanjem samoupravnih i posebničkih željeznica i prijevoznih sredstava preko rijeka i jezera i sl.[15] Poslije je izvršena podjela ministarstava na odjele, i to Zakonskom odredbom o podjeli ministarstava na odjele i o djelokrugu odjela od 9. kolovoza 1941.[16]

Ministarstvo prometa i javnih radova podijeljeno je na *Obći odsjek* koji je bio izravno pod ministrom, i na tri, odjela kojima su na čelu bili državni tajnici:

---

[12] HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br.216, Vjesnici 1941.-1945., Naredba Zapovjednika cjelokupne oružane snage Države Hrvatske Slavka Kvaternika od 23. travnja 1941. (O. Ž. P. br. Pov 15/I. 41. od 23. IV 1941.) – Vjesnik naredaba i osobnih poslova Ministarstva Hrvatskog domobranstva, Odio za željeznički promet, godina I, br. 2 od 15. svibnja 1941., Zagreb, str. 24.
[13] NN) 48/1941.
[14] NN 59/1941.
[15] NDH, Zakoni Zakonske odredbe i naredbe proglašene od 27. svibnja do 30. lipnja 1941., knjiga II., str. 274–275, Tisak i naklada knjižare St. Kugli, Zagreb
[16] NN 99/1941.

- ***Odjel za željeznice, autopromet i brodarstvo*** (pod ovaj Odjel potpadala su dva Ravnateljstva Hrvatskih državnih željeznica i to u Zagrebu i Sarajevu) [17]
- *Odjel za pošte, brzojav i brzoglas*
- *Odjel za javne radove.*

U djelokrug **Odjela za željeznice, autopromet i brodarstvo** vezano uz rad željeznica spadalo je ustrojstvo, uprava i iskorištavanje državnih željeznica, ustrojstvo i uređenje državnih prometnih oblasti, ustanova, zavoda i poduzeća te nadzor nad njima, određivanje, odnosno odobravanje cijena na svim željeznicama koje su vršile javni promet; u sporazumu s Ministarstvom domobranstva i Ministarstvom obrta, veleobrta i trgovine osnivanje državnih željeznica, suradnja s istim ministarstvima pri osnivanju i izgradnji posebničkih željeznica; u suradnji s Ministarstvom domobranstva, Ministarstvom unutarnjih poslova i Ministarstvom za obrt, veleobrt i trgovinu nadzor nad posebničkim prometnim poduzećima koja su vršila prijenos putnika i robe, službovni odnosi osoblja državnih prometnih oblasti, poduzeća, ustanova i zavoda te izvršenje tih proračuna, računarsko-gospodarstveni poslovi, željeznička niža i srednja nastava; u suradnji s Ministarstvom vanjskih poslova međunarodna željeznička prometna i pristojbena politika, izrada prijedloga zakona i zakonskih odredaba, propisivanje naredaba i propisnika, pravni poslovi koji su se odnosili na pitanja iz djelokruga Odjela.

Već navedenom Zakonskom odredbom o podjeli ministarstava na odjele i o djelokrugu odjela iz kolovoza 1941. u **Glavnom stožeru domobranstva Ministarstva hrvatskog domobranstva** uvodi se **Prometni odjel**. Što se prometa općenito tiče, zadaća mu je bila proučavanje i iskorištavanje cjelokupnog prometa u vojničke svrhe u slučaju rata i suradnja s Ministarstvom prometa i javnih radova u pitanjima javnog prometa, razmještanje i prevoženje dijelova domobranstva, proučavanje i očevidnost prometnih sredstava za ratne potrebe. Što se željeznica tiče, Prometni odjel Glavnog stožera domobranstva imao je u ovlasti upravu željezničkim jedinicama i upućivanje vojnih transporata (preselica).[18] Godine 1942., nadopunom navedenoga Propisnika, **Etapnom odjelu** Glavnog stožera domobranstva dodaje se u djelokrug skrb o osiguranju željeznica i drugih prometnih sredstava u državi.[19]

Istom Zakonskom odredbom, **Ravnateljstvu za javni red i sigurnost Ministarstva unutarnjih poslova** stavljeni su u djelokrug poslovi željezničkoga redarstva.

Već navedena suradnja s Ministarstvom domobranstva i Ministarstvom prometa i javnih radova pri osnivanju i izgradnji državnih željeznica te osnivanju i izgradnji posebničkih željeznica stavljena je u nadležnost **Odjelu za gospodarsku politiku Ministarstva obrta, veleobrta i trgovine. Odjelu za vanjsku trgovinu** istog Ministarstva stavljena je u nadležnost suradnja s Ministarstvom prometa i javnih radova kod vođenja trgovinsko-prometne politike željezničkoga prometa.

Dana 11. kolovoza 1941. otvoren je na pruzi Karlovac–Ljubljana željeznički promet između NDH i Kraljevine Italije, i to vlakom br. 9221 koji je iz Ljubljane dolazio u Bubnjarce u 8 sati i 59 minuta. Suglasnim rješenjem željezničkih uprava obiju zemalja, otvorenje prometa na ovoj pruzi i njegovo daljnje odvijanje bilo je istovjetno odredbama zapisnika konferencija u Rijeci 26–31. svibnja 1941. Pogranična postaja na hrvatskoj strani bila je postaja Bubnjarci, a na talijanskoj postaja Metlika. Carinski i redarstveni pogranični pregled putnika, prtljage i robe obavljala je svaka uprava na svojoj pograničnoj postaji. Izmjena

---

[17] Spomen-knjiga prve obljetnice NDH 10. 04. 1941.-10. 04. 1942., Državni izvještajni i promičbeni ured u Zagrebu, str.115.
[18] Propisnik za ustrojstvo Ministarstva hrvatskog domobranstva od 30. srpnja 1941., Vjesnik vojnih naredaba i zapovijedi za cjelokupnu oružanu snagu NDH, br. 26 od 1. kolovoza 1941., Zagreb.
[19] Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 29 od 13. srpnja 1942., Zagreb.

vlakopratnog osoblja kod svih vlakova u oba pravca obavljala se na postaji Bubnjarci, dok su zbog pomanjkanja potrebnih naprava (ložionice) na ovoj postaji talijanske lokomotive i talijansko lokomotivsko osoblje obavljali "privremeno" vučnu službu do Karlovca i obratno. Predaja kola i robe između obiju željeznica obavljala se na postaji Bubnjarci.[20]

Godine 1941. i 1943. Zakonska odredba o preinaci Zakona o željeznicama javnog prometa od 23. lipnja 1930. donosi samo neznatne promjene, što znači da se željeznice i dalje dijele na državne i nedržavne–koncesionirane. I jedne i druge mogle su biti u državnoj ili nedržavnoj eksploataciji.[21]

Govoreći o stanju državnih željeznica na VII. sjednici Hrvatskog državnog sabora NDH održanoj 26. veljače 1942., Hilmija Bešlagić[22] (1899–1977), ministar prometa i javnih radova, između ostaloga je rekao i sljedeće:

"Rat je nanio državnim željeznicama velika oštećenja u prvom redu rušenje željezničkih mostova prigodom povlačenja bivše jugoslavenske vojske. Porušeni su bili svi mostovi preko Drave osim onog kod Osieka; nadalje svi mostovi preko Dunava, zatim mostovi na pruzi Varaždin-Našice, mostovi koji vode u Bosnu i oni koji nas spajaju sa Srbijom. U samoj Bosni srušeni su mostovi preko Vrbasa i Plive. Ukupno su srušena 22 mosta željezne konstrukcije. Nadalje je rat uništio ili težko oštetio veliki broj lokomotiva te osobnih i teretnih kola, prugu i pružne objekte, a da se i ne govori o šteti upravne i računske službe… Prikazat ću krupnim crtama što je NDH na svom državnom području preuzela od državnih željeznica bivše Jugoslavije. Na državnom teritoriju NDH ima danas ukupno 3.960 km pruge, od toga 2.760 km normalno-tračnica pruga (od kojih 306 km dvostrukog kolosijeka) i 1.199 km uzkotračnih pruga. Gotovo sva ova mreža izgrađena je još prije prvog svjetskog rata, a u bivšoj Jugoslaviji vrlo je malo uređeno na području NDH … Početkom kolovoza 1941. održana je prva konferencija u Beču o podjeli lokomotiva i kolskog parka bivših jugoslavenskih državnih željeznica, a pod vodstvom predstavnika Njemačkih državnih željeznica. Tu su utvrđena načela o podjeli te je usvojen princip, da se podjela vrši prema zemljama s obzirom na gospodarske potrebe. Na toj konferenciji određeni su pododbori za razne vrste kola. Pitanje podjele kolskog parka bilo je vrlo teško, uzevši u obzir da su se kola nalazila raštrkana na svim prugama europskog kontinenta te je bilo vrlo teško utvrditi pravo stanje i pronaći sva kola. U tu svrhu radili su spomenuti pododbori u mjesecu listopadu prošle godine u Zagrebu, a u proljeće ove godine nastavit će pododbori sa radom i to za putnička kola u Italiji, a za teretna kola u Bugarskoj. Od kola koja su do sada pronađena i prebrojena, priznato je pravo vlasništva Hrvatskih državnih željeznica za 822 putničkih i 236 službenih i 8.872 teretnih kola. Hrvatske državne željeznice preuzele su i sva kola, koja su bila u izradbi u tvornici vagona u Slavonskom Brodu, te je već 200 kola preuzeto i stavljeno u promet na prugama Hrvatskih državnih željeznica. U Budimpešti radi pododbor za razdiobu lokomotiva bivših jugoslavenskih državnih željeznica, a od 1.595 lokomotiva normalnog kolosjeka dodijeljeno je Hrvatskim državnim željeznicama 703 lokomotive ili 44,1% prema preuzetim normalnotračnim prugama u visini od 38,5% ….[23]

"… Već 21. lipnja 1941. otvoren je promet s Njemačkom preko pograničnih postaja Savski Marof-Dobova i Djurmanec-St. Rochus. Sa ostalim susjednim zemljama otvoren je

---

[20] Okružnica br. 21/1941., Vjesnik vojnih naredaba i zapovijedi za cjelokupnu oružanu snagu NDH, br. 28 od 22. kolovoza 1941., Zagreb

[21] NN 183/1941; 279/1943.

[22] Dr. Hilmija Bešlagić obnašao je svoju dužnost od 1. srpnja 1941. do 11. listopada 1943.; vidi *Tko je tko u NDH, Hrvatska 1941.-1945.*, Minerva, Zagreb 1997., str. 459.

[23] NN 52/1942. Napomena: Govor ministra prometa i javnih radova (Brzopisni zapisnik VII. sjednice Hrvatskog državnog sabora NDH od 26. veljače 1942.) objavljen je u nastavcima u Narodnim novinama od broja 52–57/1942.

promet postepeno prema sredjivanju pitanja tehničke i upravne naravi s predstavnicima susjednih željezničkih uprava. S Madjarskom otvoren je 7. srpnja 1941. promet preko zajedničke postaje Osiek. Preko zajedničke pogranične postaje Gyékényes pomoću skele otvoren je promet 22. srpnja 1941., a redovitim putem nakon uzpostave mosta kod Gyékényesa 1. kolovoza 1941. i preko pograničnih postaja Virovitica-Barč 19. prosinca 1941. Sa Srbijom otvoren je promet preko pograničnih postaja Zemun-Beograd 10. listopada 1941., a sa Italijom preko Bubnjaraca-Metlike i Plase Crikvenice-Fiume dne 16. kolovoza 1941…Sa novo-otvorenim službenim mjestima imamo na području naše države 367 postaja, 107 ugibališta, 65 tovarišta i 229 stajališta. Ukupno službenih mjesta imade 768. Promet svladan od 10. travnja 1941. do 1. siečnja 1942. bio je uglavnom pretežno ratnog značaja, no ipak uz veliki napor i najveće žrtve omogućen je i osiguran kroz cielo to vrieme i prievoz gradjanskih putnika i robe. Na području upraviteljstva Zagreb u to vrieme utovareno je ukupno 334.305 kola, od toga 39.543 kola za inozemstvo. Na području upraviteljstva Sarajevo utovareno je 151.396 kola. U cijeloj državi utovareno je ukupno 486.241 kola. Broj vlakova, koji su prometali na području države bio je 286.387, od toga vojničkih 24.628, a putničkih 145.279, a ostalo teretnih. Broj prevezenih putnika na samom području ravnateljstva Zagreb iznosio je 11,295.652. Prievoz (tranzit) gradjanske robe preko naših pograničnih postaja iznosio je 35.246 kola u težini od 445.405 tona. Na veleobrtnim kolosjecima promet se je odvijao normalno i broj dostavljenih kola za utovar i iztovar na tim kolosjecima iznosio je 143.816 kola … Održavanju i popravku lokomotiva posvećena je odmah u početku osobita pažnja. U nekoliko ložioničkih radionica vrše se manji tekući popravci, a u jedinoj radionici u Zagrebu, vrši se popravak lokomotiva tako, da se današnji promet može odvijati … Za redovitu opravku kola izkorišćuju se u punom obsegu radionice u Zagrebu, Sarajevu i pomoćna radionica u Indjiji.[24]

… Prema stanju radova mogu se nove željezničke pruge podjeliti na tri skupine i to:

- *pruge u građenju*
- *pruge u trasiranju i obilježavanju*
- *pruge u proučavanju.*[25]

Pruge u građenju bile su Banja Luka-Ukrina, 43 km; Unska pruga (Bihać-Knin),112 km; Koranska pruga (Karlovac-Slunj-Bihać), 108 km; pruga Vrbovsko-Črnomelj, 25 km; uskotračna pruga Metković-Ploče

Pruge u trasiranju i obilježavanju bile su: pruga Golubovec-Zlatar Bistrica, Plitvičko-senjska pruga, pruga Garešnica-Banova Jaruga, spojnica između pruge Pavlovac Dražica-Grubišno Polje s prugom Končanica-Bastaji, pruga Žepče-Sarajevo, pruga Žepče-Kulaši-Brod kao nastavak pruge Sarajevo-Žepče, pruga Žepče-Zavidovići-Tuzla, pruga Tešanjka-Tešanj

Pruge u proučavanju bile su: Vrbasko-neretvanska pruga (Okučani-Banja Luka-Jajce-Bugojno-Rama-Mostar-More), Tuzla-Brčko, Sarajevo-Rama, Dubica-Dobrljin, Oštarije-Senj.[26]

Što se željeznica tiče, organizacijska struktura **Odjela za željeznice, autopromet i brodarstvo** izgledala je ovako:

---

[24] NN 54/1942.
[25] NN 55/1942.
[26] NN 56/1942. Podatci o prugama citirani su iz govora Hilmija Bešlagića 26. veljače 1942.

“**RAVNATELJSTVO DRŽAVNIH ŽELJEZNICA – ZAGREB:**

- *Državni tajnik,*
- *Zamjenik državnog tajnika,*
- *Tajničtvo,*
- ***I. ODSJEK: OBĆI***
  1. Pododsjek: osobni,
  2. Pododsjek: upravni,
  3. Pododsjek: mirovinski,
  4. Pododsjek: pravnički,
  5. Pododsjek: zdravstveni,
  6. Pododsjek: družtvenost i osiguranje
- ***II. ODSJEK: PROMETNI***
  1. Pododsjek: obći,
  2. Pododsjek: prometni,
  3. Pododsjek: vojni
- ***III. ODSJEK: GRADJEVINSKI***
  1. Pododsjek: obći,
  2. Pododsjek: za održavanje,
  3. Pododsjek: konstruktivni
- ***IV. ODSJEK: STROJARSKI***
  1. Pododsjek: obći,
  2. Pododsjek: vuča,
  3. Pododsjek: kolski,
  4. Pododsjek: radionička služba
- ***V. ODSJEK: TRGOVAČKI***
  1. Pododsjek: tarifni poslovi,
  2. Pododsjek: kontrola prihoda,
  3. Pododsjek: prievozni
- ***VI. ODSJEK: RAČUNSKI***
  1. Pododsjek: za likvidaciju,
  2. Pododsjek: za blagajne,
  3. Pododsjek: za knjigovodstvo i proračun
- ***VII. ODSJEK: GOSPODARSTVENI***
  1. Pododsjek: računski,
  2. Pododsjek: nabavni,
  Tiskara voznih karata
- ***VIII. ODSJEK: ZA GRADNJU ŽELJEZNICA***
  1. Pododsjek: obći,
  2. Pododsjek: za trasiranje,
  3. Pododsjek: za građenje

BRZOGLASNA SREDIŠNJICA
Postajna središnjica
Nuzpostaje središnjice
PREDSTAVNIK HRVATSKOG DOMOBRANSTVA (Transport, instraderi)
NJEMAČKA SLUŽBA MJESTA DEUTSCHE DIENST
ŽELJEZNIČKA USTAŠKA VOJNICA
ZAPOVJEDNIK
Zamjenik zapovjednika
Tajnik

Zapovjednik bojne I. ž. u. vojnice
Pobočnik upravnog odsjeka
Računsko-gospodarstveni odsjek
Zapovjednik II. sata ž. u. vojnice
Prometni odjel željez. bojne
TALIJANSKI ČASNIK ZA VEZU
AMBULANTA III.
Vratar
Vratar zgrade ravnateljstva
LOŽIONA – ZAGREB
Nadstojnik
Zamjenik nadstojnika
Pregledači kola, nadziratelji strojeva, radiona, uredovno osoblje, vuča, električari kolske rasvjete i električari nadziratelji rasvjete
RADIONA ZA POPRAVAK VOZILA
SIGNALNA RADIONA
SREDIŠNJE SPREMIŠTE MATERIJALA
Mješoviti materijal
Tiskanice
POSTAJA ZAGREB – Gl. kolodvor
Nadstojnik postaje
Prometni ured
Kolni ured
OBAVJEŠTENJA
Carina želj. skladištar
DOMOBRANSKO ZAPOVJEDNIŠTVO
Putnička blagajna
Tranzitni ured
Redarstvena izpostava
POSTAJA ZAGREB – SAVA
Ložiona
Radiona za održavanje
Prometni ured
POSTAJA ZAGREB – BORONGAJ
SKLADIŠTE POSTAJE ZAGREB (Glavni kolodvor)
Nadstojnik
Avizeri
Potražni ured
Vodja utovara
Kolosjek: Maksimir
Kolosjek: Sajmište
Željezničko carinsko odpremničtvo
Skladište Postaje Zagreb-Sava
I. SEKCIJA za održanje pruge Zagreb
Nadstojnik
Nadzor pruge
Nadzor zgrada
Administracija
Radnička inspekcija
Spremište

II. SEKCIJA za održanje pruge Zagreb
Ured
Centralna Ambulanta bolesničkog fonda drž. željeznica
Obdanište središnjice z. o. r.
Obdanište i lječilište željez. djece
SAMOBORSKA ŽELJEZNICA"[27]

Vanjske izvršne službene jedinice Hrvatskih državnih željeznica bile su:

"12 prometnih kontrolora sa sjedištem u: *Doboju, Karlovcu, Koprivnici, Mostaru, Novoj Gradišci, Osijeku, Rumi, (pom.) Sarajevu, Sisku, kod Inspektorata H.D.Ž. u Sušaku, Vinkovcima i u Zagrebu (Sava);*

4 ureda za podjelu kola i to u: *Banja Luci, Osijeku, kod Inspektorata H.D.Ž. Sušak i Vinkovcima;*

17 ložionica: *Banja Luka, Bjelovar, Brod n/S, Bosanski Brod, Doboj, Karlovac, Konjic, Mostar, Hrvatske Moravice, Osijek, Sarajevo, Split, Varaždin, Vinkovci, Zagreb, Zemun, Zenica;*

28 ložioničkih ispostava: *Beočin, Bijeljina, Borovo (Vukovar), Bradina, Dolac na Lašvi, Dubrovnik, Gračac, Čapljina, Jajce, Jablanica, Karanovac, Kakanj, Knin, Koprivnica, Kreka, Ljubljana, B. Novi, Novska, Ogulin, Pakrac, Podlugovi, Prijedor, Ruma, Sisak, Trebinje, Višegrad, Virovitica, Zavidovići;*

27 objekata za održavanje pruge: *Zagreb, Zagreb Sava, Sisak, Nova Gradiška, Koprivnica, Karlovac, Delnice, Ogulin, Gračac, Split, Prijedor, Varaždin, Bjelovar, Osijek, Osijek vic., Daruvar, Brod na Savi, Hrvatska Mitrovica, Vinkovci, Prača, Sarajevo, Konjic, Mostar, Dubrovnik, Travnik, Derventa;*

4 spremišta materijala: *Batajnica (glavno), Sarajevo, Zagreb (središnje), te radioničko spremište materijala kod glavne radionice u Zagrebu;*

6 radionica za popravak lokomotiva i kolskog parka: *Zagreb, Sarajevo (glavne), Inđija, Brod, Usora, Alipašin Most (pomoćne). Osim toga postoje u Zagrebu 2 posebne radionice i to: signalna radionica Zagreb i radionica za održavanje pruga Zagreb Sava;*

1 zavod za impregnaciju pragova: *Vitez;*

3 zastupstva Hrvatskih državnih željeznica: *Gyékényes, Fiume, Beograd;*

768 željezničkih postaja, ugibališta i stajališta" [28]

Kao što sam već prije naveo, Ravnateljstvo u Zagrebu privremeno se nalazilo u sklopu Odjela za željeznice, autopromet i brodarstvo Ministarstva prometa i javnih radova, [29] što znači da su imali čak i zajedničko uredsko poslovanje. To je trajalo sve do 1. lipnja 1942., kad je započelo odvojeno uredsko poslovanje navedenih subjekata.[30]

---

[27] Landikušić, Rafael, *Priručnik o političkoj i sudbenoj podjeli Nezavisne države Hrvatske*, vlastita naklada, Zagreb 1942., str. 129–132.
[28] *Spomen-knjiga prve obljetnice NDH 10.04.1941.-10.04.1942.*, Zagreb [1942], str.115.
[29] *Spomen-knjiga prve obljetnice NDH 10.04.1941.-10.04.1942.*, Zagreb [1942], str.115.
[30] HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br. 216, Vjesnici 1941.-1945., Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice i autopromet, godina II, br.12 od 15. lipnja 1942., Zagreb, str. 294

Ravnateljstvo Hrvatskih državnih željeznica Zagreb, Sarajevo dobiva 30. svibnja 1942. Odlukom Odjela pošta brzojava i brzoglasa br. 3137-III-42. brzojavnu kraticu – Žerav.[31]

Zakonskom odredbom od 9. listopada 1942. br. CCLXXVIII-2402-Z-1942. o Državnoj vladi NDH [32] dvanaest postojećih ministarstava spojilo se u osam.

Ministarstvo prometa i javnih radova promijenilo je ime u **Ministarstvo prometa**, jer su javni radovi pridodani Ministarstvu unutarnjih poslova. Sjedište Ministarstva prometa bilo je u Zagrebu. Na čelu ministarstva bio je ministar. Ministarstva su se dijelila na odjele, a ovi prema potrebi na odsjeke i pododsjeke. Njihov djelokrug, raspodjela poslova i ustanovljenje broja osoblja u njima obavljao se naredbom resornoga ministra uz odobrenje predsjednika vlade. Ministar je mogao osnivati u područnom ministarstvu i vijeća stručnjaka u svrhu savjetovanja. Odjelom je upravljao pročelnik, kojega je imenovao i razrješavao poglavnik NDH na prijedlog nadležnoga ministra. Odsjekom, odnosno pododsjekom upravljao je nadstojnik kojeg je postavljao nadležni ministar između činovnika dotičnoga ministarstva.[33]

U djelokrug Ministarstva prometa prema **čl. 25.** navedene Zakonske odredbe spadao je državni željeznički promet, ustrojstvo, uzdržavanje, uprava i iskorištavanje državnih željeznica, osnivanje državnih samovoznih pruga, utvrđivanje rasporeda državne željezničke i samovozne mreže u suradnji s ministarstvima domobranstva, unutarnjih poslova i narodnoga gospodarstva, određivanje, odnosno odobravanje prijevoznih cijena na željeznicama koje su vršile javni promet, odobravanje izgradnje samoupravnih i posebničkih željeznica u suradnji s ministarstvima domobranstva i narodnog gospodarstva, nadzor nad iskorištavanjem samoupravnih i posebničkih željeznica, sigurnost prijevoza, nadzor nad prijevozom robe i putnika kopnenim putem, služba željezničke straže, nadzor nad željezničkim parnim uređajima, kotlovima i motorima.

U nadležnost Ministarstva domobranstva (poslije Ministarstvo oružanih snaga), što se prometa tiče, spadala je stegovna vlast nad osobljem javnog prometa. Naredbom o razpodjeli poslova u Ministarstvu oružanih snaga od 6. travnja 1943., unutar **Pozadinskog (etapnog) odjela** Glavnog stožera nalazio se i **Prometni odsjek** koji je davao smjernice za razvoj i uporabu prometnih veza i prometnih sredstava u državi u vojnom pogledu, upravljao vojničkim transportima, pratio operativno opskrbno djelovanje i operativno opskrbno zapovijedanje odjelima MINORS-a prema smjernicama Operativnog odjela Glavnog stožera.[34] Novom Naredbom o razpodjeli poslova u Ministarstvu oružanih snaga[35] od 20. listopada 1943., Prometni se odsjek nalazio unutar **Pozadinskog odjela** Glavnostožernog ureda oružanih snaga. Davao je smjernice za razvoj i upotrebu prometnih veza i prometnih sredstava u državi u vojnom pogledu te je vodio očevidnost prometnih sredstava, upravljao je vojničkim preselicama, davao je smjernice za rad Predstavništva oružanih snaga kod državnih željeznica i nadzirao njihov rad, vodio očevidnost ratnoga plijena i gubitaka u oružju i tvorivu, surađivao s ministarstvima čiji je rad ulazio u navedena pitanja. Također, unutar **Nadzorničtva tehničkih četa** Glavnostožernog ureda nalazio se i **Željeznički odsjek**. Izrađivao je vježbovnike, propisnike i naputke za nastavu u željezničkim jedinicama, upravljao je izobrazbom i nadzirao izobrazbu željezničkih jedinica, upravljao je upotrebom željezničkih jedinica i radovima za gradnju novih pruga, popravljanje i uzdržavanje željezničkih pruga i mostova. U tom pogledu surađivao je s Glavnim ravnateljstvom za

[31] NN 129/1942.
[32] NN 229/1942.
[33] NDH, Zakoni Zakonske odredbe i naredbe proglašene od 27. rujna do 24. listopada 1942., knjiga XXIV., str. 165–188, Tisak i naklada knjižare St. Kugli, Zagreb.
[34] Vjestnik Ministarstva oružanih snaga, br. 24 od 19. lipnja 1943., Zagreb.
[35] Vjestnik Ministarstva oružanih snaga, br. 44 od 30. listopada 1943., Zagreb

promet, preko ravnateljstava državnih željeznica u Zagrebu i Sarajevu te s odnosnim dužnosnicima savezničkih vojski. Također, stavljao je prijedloge Ustrojstvenom odjelu Glavnostožernog ureda oružanih snaga u pogledu ustrojstva, naoružanja i opreme željezničkih postrojbi.

U djelokrugu je javnih radova Ministarstva unutarnjih poslova, što se željeznica tiče, spadalo osnivanje i izgradnja državnih željeznica u suradnji s ministarstvima domobranstva, prometa i narodnoga gospodarstva, kao i nadzor nad gradnjom samoupravnih i posebničkih željeznica. Odredbom se od 15. listopada 1942. u Ministarstvu unutarnjih poslova za javne radove osniva **Glavno ravnateljstvo za javne radove**.[36]

U djelokrug Ministarstva unutarnjih poslova (javni red i sigurnost) i dalje je spadalo željezničko redarstvo. U djelokrug Ministarstva narodnog gospodarstva (obrt, veleobrt i trgovina) spadalo je odobravanje osnivanja posebničkih samovoznih pruga i odobravanje prijevoznih cijena na njima u suradnji s Ministarstvom prometa.

Odredbom od 22. listopada 1942. u Ministarstvu prometa osnovana su dva **glavna ravnateljstva,**[37] koja preuzimaju poslove bivših Odjela za željeznice, autopromet i brodarstvo, kao i Odjela za pošte, brzojav i brzoglas.

To su:

- **Glavno ravnateljstvo za promet**
- Glavno ravnateljstvo za poštu, brzojav i brzoglas.

Po toj je Odredbi ovlast Glavnog ravnateljstva za promet dana u gore navedenom **čl. 25.** Zakonske odredbe o Državnoj vladi NDH od 9. listopada 1942., gdje se spominju nadležnosti Ministarstva prometa.

Interesantno je spomenuti da je 23. listopada 1942. donesena Zakonska odredba o mirovinama obitelji službenika hrvatskih državnih željeznica, koji su u vršenju službe poginuli od odmetnika.[38] Tom Odredbom priznata je obiteljska mirovina obitelji službenika HDŽ koji su u službi oružane sile NDH, odnosno u službi ustaških pričuvnih bojni ili u obavljanju svoje službe, poginuli ili umrli od posljedica rana zadobivenih u borbi s "odmetnicima", ili ubijeni zbog djelatnosti "odmetnika." Provedba navedene Odredbe povjerila se ministru prometa ing. Hilmiju Bešlagiću.

Također je interesantno spomenuti i činjenicu da su Ministarstvo domobranstva – Upravni stožer domobranstva – Zdravstveni odjel i Ministarstvo unutarnjih poslova – Glavno ravnateljstvo za zdravstvo, 1943. uredili posebni vlak za kupanje i razušivanje (suzbijanje ušljivosti) na prugama normalnog kolosjeka. Matična postaja navedenog vlaka bila je u Zagrebu na Glavnom kolodvoru. Vlak je podjednako služio za potrebe oružanih snaga i građanstva, s tim da se prvenstvo u narudžbama vlaka ipak davalo oružanim snagama. Rad na kupanju i razušivanju u vlaku organizirao se i vodio tako da se u toku 10-satnog neprekidnog rada okupalo i razušilo 700-800 osoba. Otprema vlaka smjela se tražiti u prvom redu u takva mjesta koja nisu imala stalnih domobranskih ili građanskih uređaja za kupanje i razušivanje. Stalno osoblje vlaka određivalo je Ministarstvo domobranstva – Upravni stožer domobranstva – Zdravstveni odjel iz redova pripadnika oružanih snaga. Ono se sastojalo od: zapovjednika vlaka iz redova rukovodnih časnika zdravstvene struke, dvojice diplomiranih zdravstvenih

---

[36] NN 235/1942.

[37] Odredba od 22. listopada 1942., NN br.242 od 26. listopada 1942., Zagreb

[38] Zbornik zakona i naredaba Nezavisne Države Hrvatske, izdaje Ministarstvo pravosudja i bogoštovlja, godina II., Zagreb, 11. studenoga 1942., broj 31, str.1339–1340.

pomoćnika, jednoga zdravstvenog dočasnika, devetorice domobrana pješaka, jednoga domobrana zdravstvenika i jednog domobrana strojarsko-tehničke struke.[39]

Okružnicom o pozdravljanju i odzdravljanju državnih službenika od 13. veljače 1942., Predsjedništvo vlade NDH izdalo je uputu da svi državni službenici bez obzira na svojstvo, u uredu i izvan njega imaju jedan glasan pozdrav i odgovor na pozdrav: "SPREMNI!" s istodobnim dizanjem desne ruke do 45°, koja je morala biti potpuno ispružena sa sastavljenim prstima i palcem.[40] Međutim, već 4. srpnja 1942. povodom predstavke Ravnateljstva Zagreb u kojoj se tvrdilo da je pozdravljanje službenika u odori dizanjem desne ruke opasno po sigurnost prometa, jer se ovakav pokret rukom zabunom smatrao signalom, odobrilo je Glavno tajničtvo Predsjedničtva vlade da željezničko osoblje u izvršnoj službi, kad se nalazilo u blizini vlakova ili gdje se obavljalo razmještanje, može pozdravljati vojničkim pozdravom.[41]

Dana 25. svibnja 1943. ministar unutarnjih poslova donio je Naredbu o unutarnjem uređenju i o raspodjeli poslova u Ministarstvu unutarnjih poslova.[42] Unutar navedenoga Ministarstva nalazilo se **Glavno ravnateljstvo za javne radove,** koje je u svome sastavu imalo pod točkom "D" – **Odjel za građenje državnih željeznica**. Navedeni Odjel dijelio se na dva odsjeka:

- *Odsjek za pripremne radove za izgradnju željezničkih pruga, koji se dijelio na dva pododsjeka:*
    - *Pododsjek za proučavanje*
    - *Pododsjek za osnivanje*
- *Odsjek za gradnju željezničkih pruga koji se dijelio na dva pododsjeka:*
    - *Pododsjek za konstrukcije i uređaje*
    - *Pododsjek za građevno izvršenje.*

Odredbama od 21. i 29. prosinca 1943. iz djelovanja Ministarstva unutarnjih poslova izdvajaju se javni radovi (Glavno ravnateljstvo za javne radove) i pridodaju se Ministarstvu prometa.[43]

Odredbom od 12. veljače 1944. iz djelovanja Glavnog ravnateljstva za javne radove Ministarstva prometa izdvajaju se poslovi koji su se odnosili na osnivanje i izgradnju državnih željeznica, kao i na nadzor nad gradnjom samoupravnih i posebničkih željeznica i prenose se u nadležnost Glavnog ravnateljstva za promet istoga Ministarstva.[44]

Zakonskom odredbom o osnutku **izvršnih državnih prometnih oblasti** od 1. kolovoza 1944., [45] kod područne ustanove Ministarstva prometa, Glavnog ravnateljstva za promet, osnivaju se sljedeće prometne izvršne oblasti:

---

[39] Naredba o upotrebi, upravljanju i pogonu vlaka za kupanje i razušivanje za pruge normalnog kolosjeka od 15. siječnja 1943., Vjestnik Ministarstva oružanih snaga, br. 4 od 30. siječnja 1943., Zagreb.
[40] HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br. 216, Vjesnici 1941.-1945., Okružnica o pozdravljanju i odzdravljanju državnih službenika od 13. veljače 1942., Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice, autopromet i brodarstvo, br. 5 od 1. ožujka 1942., Zagreb.
[41] HDA, Fond br. 219 Ministarstvo prometa i javnih radova – Zagreb (1941.-1945.), Glavno ravnateljstvo za promet, Kutija br. 216, Vjesnici 1941.-1945., Okružnica o pozdravljanju i odzdravljanju željezničkih službenika u odori, Vjestnik Ministarstva prometa i javnih radova, Odio za željeznice i autopromet, br. 16 od 15. kolovoza 1942., Zagreb.
[42] NN 159/1943.
[43] NN 292/1943; 297/1943.
[44] NN 35/1944.
[45] NN 172/1944.

- *Ravnateljstvo državnih željeznica sa sjedištem u Zagrebu*
- *Ravnateljstvo državnih željeznica sa sjedištem u Sarajevu*
- *Ravnateljstvo za građenje državnih željeznica sa sjedištem u Zagrebu*
- *Ravnateljstvo državnog samovoznog prometa sa sjedištem u Zagrebu.*

U djelokrug pojedinoga ravnateljstva državnih željeznica spadalo je uzdržavanje i iskorištavanje državnih željezničkih pruga i objekata, kao i uređenje i uprava državnoga željezničkog prometa na odnosnom području. U djelokrug Ravnateljstva za građenje državnih željeznica spadalo je osnivanje i izgradnja državnih željezničkih pruga. Na čelu pojedinoga ravnateljstva stajao je ravnatelj, a zamjenjivao ga je njegov pomoćnik. Ravnatelji i pomoćnici imenovani su na prijedlog ministra prometa odredbom poglavnika NDH. Ravnateljstva su se temeljem ove zakonske odredbe dijelila na odsjeke, a odsjeci prema potrebi na pododsjeke. Ravnateljstvima su bile podređene područne državne prometne izvršne jedinice.

Naredbom ministra prometa Ante Vokića (1909–1945) od 29. kolovoza 1944. br. 24301-I-1944. o unutarnjem uređenju i raspodjeli poslova Ministarstva prometa, [46] poslove koji su spadali u djelokrug navedenoga Ministarstva obavljali su:

- *Ured ministra*
- ***Glavno ravnateljstvo za promet***
- *Glavno ravnateljstvo za poštu, brzojav i brzoglas*
- *Glavno ravnateljstvo za javne radove.*

Na čelu Ureda ministra bio je glavar ureda koji je izravno bio podređen ministru. Glavna ravnateljstva dijelila su se na odjele, odjeli na odsjeke, a odsjeci prema potrebi na pododsjeke. Na čelu odjela bio je pročelnik, a na čelu odsjeka, odnosno pododsjeka nadstojnik. **Glavno ravnateljstvo za promet,** pod kojega su potpadala Ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu i Sarajevu, imalo je sljedeću organizacijsku strukturu:

- ***Obći odjel*** s odsjecima: *Osobni odsjek, Upravno-pravni odsjek i Odsjek za tvorivo*
- ***Tehničko-prometni odjel*** s odsjecima: *Prometni odsjek, Građevni odsjek, Strojarski odsjek*
- ***Gospodarski odjel*** s odsjecima: *Komercijalni odsjek, Financialni odsjek, Odsjek za nadzor nad prihodima (Pododsjek za putnički promet, Pododsjek za robni promet, Pododsjek za knjigovodstvo), Odsjek za središnju brojitbu.*

Dana 16. prosinca 1944. Zakonskom odredbom o promjeni i nadopuni zakonske odredbe od 9. listopada 1942. o Državnoj vladi NDH vrhovna državna uprava ponovno biva podijeljena na dvanaest ministarstava, među kojima je bilo i **Ministarstvo prometa i javnih radova** sa sjedištem u Zagrebu.[47] U djelokrug navedenoga Ministarstva što se tiče željeznica spadalo je osnivanje i izgradnja državnih željeznica (u suradnji s Ministarstvom oružanih snaga), nadzor nad gradnjom samoupravnih i posebničkih željeznica, državni željeznički promet, ustrojstvo, uzdržavanje, uprava i iskorištavanje državnih željeznica, osnivanje

---

[46] NN 209/1944. Što se Ante Vokića tiče, on je 11. listopada 1943. s mjesta ravnatelja državnih željeznica došao na mjesto ministra prometa, vidi: Vjestnik Ministarstva oružanih snaga, br. 42 od 16. listopada 1943., Zagreb. Obnašao je svoju ministarsku dužnost do 30. kolovoza 1944.; vidi: *Tko je tko u NDH, Hrvatska 1941.-1945.*, Minerva, Zagreb, 1997., str. 459.

[47] Zakonska odredba o promjeni i nadopuni zakonske odredbe od 9. listopada 1942. br. CCLXXVIII-2402-Z-1942. o Državnoj vladi NDH, NN 285/1944.

državnih samovoznih pruga, utvrđivanje rasporeda državne željezničke i samovozne mreže (u suradnji s Ministarstvom oružanih snaga), određivanje, odnosno odobravanje prijevoznih cijena na željeznicama koje su vršile javni promet, sigurnost prijevoza, služba željezničke straže, nadzor nad prijevozom robe i putnika, nadzor nad željezničkim parnim uređajima, kotlovima i motorima.

U djelokrug Ministarstva oružanih snaga spadala je stegovna vlast nad osobljem javnoga prometa, u djelokrug Ministarstva unutarnjih poslova (javni red i sigurnost) spadalo je željezničko redarstvo, a u djelokrug Ministarstva obrta, veleobrta i trgovine spadalo je odobravanje osnivanja posebničkih samovoznih pruga i odobravanje prijevoznih cijena na njima u suradnji s Ministarstvom prometa i javnih radova.

Zadnji ministar prometa i javnih radova NDH bio je dr. Jozo Dumandžić (1900–1977). Na to mjesto imenovan je 30. kolovoza 1944., nakon smjenjivanja i uhićenja Ante Vokića.[48]

Putnički ured Nezavisne Države Hrvatske

Zakonskom odredbom o osnivanju **Putničkog ureda Nezavisne Države Hrvatske**[49] od 23. lipnja 1941., osnovan je navedeni Ured sa sjedištem u Zagrebu. Preuzeo je cjelokupno poslovanje bivšega "Putnika A. D. za saobraćaj putnika i turista u Kraljevini Jugoslaviji" na području NDH. Također je zadržao pravo na povlastice utanačene 10. ožujka 1937. ugovorom sklopljenim između bivše Generalne direkcije državnih željeznica i Putnika A. D. Zakonskom odredbom o Putničkom uredu Nezavisne Države Hrvatske[50] od 24. siječnja 1942., Ured (skraćeni naziv – CROATIA-PUT) stajao je pod vrhovnim nadzorom Ministarstva za obrt, veleobrt i trgovinu. Pripadalo mu je isključivo pravo komisione prodaje voznih isprava Hrvatskih državnih željeznica u državi i u inozemstvu, kao i isključivo pravo obavljanja i drugih poslova koje su mu HDŽ povjerile. Na čelu Ureda bio je upravitelj koga je, zajedno sa njegovim zamjenikom, imenovao ministar za obrt, veleobrt i trgovinu u sporazumu s ministrom prometa i javnih radova.

Povjerenstvo za razrješenje imovinsko-pravnih odnosa između NDH i ostalih država

Zakonskom odredbom o povjerenstvu za razrješenje imovinsko-pravnih odnosa između NDH i ostalih država od 6. svibnja 1942., [51] osnovano je **Povjerenstvo za razrješenje imovinsko-pravnih odnosa između NDH i ostalih država**. Zadaća toga Povjerenstva bila je da ustanovi udio tražbina i obveza NDH, njezinih samoupravnih tijela, hrvatskoga prirada, državljana i pripadnika NDH u zaostaloj imovini iza bivše Kraljevine Jugoslavije i njezinih ustanova i da prema uputama mjerodavnih ministara vodi pregovore i priprema sporazume o razrješenju imovinsko-pravnih odnosa. Povjerenstvo se sastojalo od predsjednika, potpredsjednika i stanovitoga broja članova. Poslovi Povjerenstva dijelili su se na devet skupina, između kojih je u točki 7. bio i **promet**. Svo poslovanje koje je spadalo u djelokrug Povjerenstva obavljao je **Ured povjerenstva za razrješenje imovinsko-pravnih**

---

[48] *Tko je tko u NDH, Hrvatska 1941.-1945.,* Minerva, Zagreb 1997., str.105–106, 459

[49] Zbornik zakona i naredaba NDH, izdaje Ministarstvo pravosudja i bogoštovlja, godina 1941., svezak I.-XII., broj 1–1258., str. 191–192.

[50] Zbornik zakona i naredaba NDH, izdaje Ministarstvo pravosudja i bogoštovlja, godina II., Zagreb, 11. veljače 1942., br. 4, str. 97–99

[51] NN 100/1942.

odnosa između NDH i ostalih država, koji se nalazio u sastavu Ministarstva državne riznice sa sjedištem u Zagrebu.[52]

Družtvo željeznica Dunav–Sava–Jadran (prije Družtvo Južnih željeznica)

Dana 10. kolovoza 1942. potpisali su na Brijunima opunomoćenici NDH, Njemačkog Reicha, Kraljevine Italije, Kraljevine Mađarske i Društva željeznica Dunav–Sava–Jadran (prije Društvo Južnih željeznica) Ugovor o ponovnom uređenju odnosa toga Društva.[53] Tim sporazumom ukida se Sporazum o upravnom i tehničkom preuređenju mreže Društva Južnih željeznica od 29. ožujka 1923. Službeni naziv Društva, sa sjedištem u Beču, bio je **Družtvo Željeznica Dunav–Sava–Jadran (prije Družtvo Južnih Željeznica)/ Donau–Save–Adria Eisenbahn–Gesellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft)/ Compagnia delle Ferrovie Danubio–Sava–Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali)/ Duna–Száva–Adria vasuttársaság (azelött Déli vaspalya társaság)**. Organi Društva bili su: glavna skupština, upravno vijeće i glavno ravnateljstvo. Postojao je i međunarodni prometni odbor koji je osnovan u svrhu suradnje ugovornih država i unapređivanja međudržavnoga prometa na prugama koje su sačinjavale mrežu Društva. Svrha Društva bila je provođenje navedenoga sporazuma, osnivanje i vođenje prijevoznih poduzeća te sudjelovanje u njima, podizanje i vođenje drugih poduzeća svih vrsta te sudjelovanje u njima. Vrhovništvo nad željezničkom tarifom na prugama Društva pripadalo je državi na čijem su području ležale pruge. Dana 31. prosinca 1968., temeljem ovoga Ugovora, pruge Društva prešle bi besplatno u neograničeno vlasništvo odnosnih država. Dok je trajao ovaj sporazum svaka od ugovornih država obavljala je promet na prugama Društva koje su ležale na njezinom području na vlastiti trošak. One su obavljale sva prava koja su pripadala Društvu kao vlasniku pruga. Društvo se za trajanja ovoga sporazuma suzdržavalo od obavljanja svojih prava vlasništva na prugama. Ugovorne države obvezale su se da će do 1968. plaćati godišnje iznose potrebne za pokriće upravnih troškova Društva prema razdiobnom ključu. Godišnji iznos za NDH iznosio je 22 560 – zlatnih franaka. Za otplatu kamata i amortizaciju duga, NDH je od 1. siječnja 1942. do 1968. morala godišnje plaćati Društvu 79 781,15 – zlatnih franaka. Osim navedenih iznosa, NDH je do 1968. Društvu morala godišnje plaćati i 100 000 – zlatnih franaka za otkup pruge Zagreb–Karlovac (čl. 28. prijašnjega Rimskog sporazuma).

Tehnička organizacija rada

Temeljem čl. 5. Propisnika za ustrojstvo Ministarstva hrvatskog domobranstva, a u suglasnosti s Ministarstvom prometa (pošta i željeznica) i Glavnog ravnateljstva javnih radova godine 1942., propisan je Propisnik o ustrojstvu Tehničke organizacije rada.[54] Zadaća Tehničke organizacije rada (skraćeno T. O. R.) bila je da se brine za stalno uzdržavanje upotrebljivosti prometnih veza i za njihovo brzo uspostavljanje, ako bi iz bilo kojih razloga bile prekinute. U prometne veze ulazile su i željezničke pruge. T. O. R. je obavljala potrebne radove preko mjerodavnih ustanova vanjske službe, Ministarstva prometa (pošta i željeznica) i Glavnog ravnateljstva javnih radova, a po uputama odnosnih ustanova, za račun kojih je Upraviteljstvo obavljalo radove. U tu svrhu stajalo joj je na raspolaganju cjelokupno osoblje, tvorivo, oruđe i prijevozna sredstva tih ustanova. Na zahtjev upravitelja Tehničke organizacije rada stavilo joj je Ministarstvo hrvatskog domobranstva na raspolaganje časnike, dočasnike i

[52] NN 42/1943.
[53] NN 124/1943. Navedeno Društvo sagradilo je prve tri pruge na hrvatskom tlu i to: 1. Pragersko/Čakovec-Kotoriba otvorena je za promet 24. travnja 1860.; 2. Zidani Most/Zagreb–Sisak otvorena je za promet 1. listopada 1862.; 3. Zagreb–Karlovac otvorena je za promet 1. lipnja 1865.
[54] Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 45 od 2. studenoga 1942., Zagreb.

domobrane, a Glavni stožer domobranstva obkoparske i željezničke jedinice. Izvođenje radova Tehničke organizacije rada padalo je na teret izvanrednih navjera Državne riznice kao navjera Ministarstva prometa (pošta i željeznica) i Glavnog upraviteljstva javnih radova. T. O. R. su činili:

1. Upraviteljstvo T. O. R.-a pri Ministarstvu prometa (pošta i željeznice) i Glavnog ravnateljstva javnih radova

2. zapovjedništva T. O. R.-a.

Na čelu T. O. R.-a bio je upravitelj kojega je imenovao ministar hrvatskog domobranstva na prijedlog Glavnog stožera domobranstva, u suglasnosti s ministarstvom prometa (pošta i željeznica) i Glavnog ravnateljstva javnih radova. Upravitelj T. O. R.-a imao je u vojničkom pogledu ovlasti i prava zapovjednika pukovnije. Zapovjednik T. O. R.-a imao je u vojničkom pogledu položaj i ovlasti zapovjednika bojne. U stegovnom i tehničkom pogledu bio je podređen Upravitelju T. O. R.-a, a u opskrbnom pogledu i u pogledu prehrane radnika koji su se povremeno uzimali na rad, pod ono zapovjedništvo domobranskoga zbornog područja na području kojega su se nalazili.

Zaštita željezničkog prometa u NDH

Dana 15. travnja 1941. uvodi se **Vojno predstavništvo** kod Ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu sa sjedištem i uredovanjem u samoj zgradi toga Ravnateljstva – Mihanovićeva ulica broj 12 – prizemno desno, gdje je bila prijašnja vojna delegacija.[55]

Vojna predstavništva teritorijalno su se poklapala s ravnateljstvima državnih željeznica, što znači da su sve pruge uskog kolosjeka južno od Save potpadala pod Vojno predstavništvo u Sarajevu, dok su sve ostale pruge potpadale pod Vojno predstavništvo u Zagrebu.[56]

Željeznički službenici koji su bili pričuvni časnici, morali su odmah položiti vojničku prisegu kod najbližega zapovjedništva vojne jedinice odnosno kod svojih nadležnih popunidbenih zapovjedništava, ako su bili u istom mjestu. Ostali željeznički službenici i redovni radnici položili su vojničku prisegu kad je to bilo posebno naređeno. Svi željeznički službenici i redovni radnici morali su odmah položiti svoju prisegu kao državni službenici Države Hrvatske, i to kod svojih predstojništava, kad je to Ravnateljstvo državnih željeznica naredilo.[57]

Sve željezničke jedinice koje su se nalazile na teritoriju NDH morale su dotadašnju evidenciju osoblja – po sustavu kartoteke – uredno dalje voditi shodno "Pravilniku za vođenje evidencije" iz 1935. Sva prepiska po pitanjima evidencije i oslobađanja od vojne dužnosti željezničara upravljana je na vojno predstavništvo kod Ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu (transportno-personalni odsjek).[58]

Za specijaliziranje za željezničko-prometnu službu mogli su se odrediti oni časnici željezničke struke (prometnoga časničkog zbora) koji su za vrijeme službovanja u

[55] Vjesnik naredaba i osobnih poslova za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, godina I, br. 1 od 1. svibnja 1941., Zagreb, str. 12, kao i Vjesnik vojnih naredaba i zapovjedi za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, br. 2 od 17. svibnja 1941.

[56] Okružnica Pm. Br. 452/1941., Vjesnik vojnih naredaba i zapovijedi za cjelokupnu oružanu snagu NDH, br. 16 od 4. lipnja 1941., Zagreb.

[57] Okružnica želj. službenika – polaganje vojne prisege, br. 1118/1941., Vjesnik vojnih naredaba i zapovjedi za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, br. 2 od 17. travnja 1941., Zagreb.

[58] Okružnica o željezničkim službenicima – evidencija i oslobođenje od vojne dužnosti, br. 1119/1941., Vjesnik vojnih naredaba i zapovjedi za cjelokupnu oružanu snagu Države Hrvatske, br. 2 od 17. travnja 1941., Zagreb.

željezničkim jedinicama bivše jugoslavenske vojske položili sve ispite za zvanje prometnog činovnika kod državnih željeznica, propisane Pravilnikom za polaganje ispita za pojedina zvanja državnoga prometnog osoblja i koji su praktično obavljali prometnu željezničku službu na željezničkim postajama.[59]

Zbog neugodnih sukoba i svađa na željeznicama između vojnika i građana i među pojedinim vojnicima Glavni stožer domobranstva odredio je da se na svim prugama odrede posebni vagoni ili odjeljci s natpisom "**Samo za hrvatsko domobranstvo**." Dočasnici i domobrani morali su se prigodom službenog i privatnog putovanja voziti samo u vagonima, odnosno odjeljcima koji su bili označeni na navedeni način. Oženjeni dočasnici, kada su putovali privatno s obiteljima, mogli su se voziti u vagonima zajedno s ostalim građanima.[60]

Prema izvještaju zapovjednika **Željezničkog bataljuna iz Broda,**[61] veliki broj obveznika toga bataljuna upućen je pomutnjom u razne tehničke jedinice (pionirske i pontonirske). Na taj je način popuna željezničkoga bataljuna slabo napredovala i zbog toga nije bila u stanju udovoljiti svim onom zahtjevima koji su se na njega postavljali. Stoga je Ministarstvo hrvatskog domobranstva 16. svibnja 1941. izdalo okružnicu u kojoj je određeno sljedeće:

"1. Da svi zapovjednici jedinica tehničkih četa odmah prekontroliraju cjelokupno brojčano stanje i izdvoje sve one svoje vojnike, koji su služili u željezničkoj pukovniji, te da ih žurno upute s opskrbnim ispravama pod vodstvom najstarijeg izravno u Brod na Savi, da se jave zapovjedniku željezničkog bataljuna.

2. Slično će postupati i zapovjednici pješačkih i topničkih jedinica, ukoliko se takovi isluženici željezničke pukovnije u njihovom sastavu nalaze.

3. Zapovjednici popunidbenih zapovjedništava prekontrolirat će po svojim popisima (regrutskim i registarskim), da li nije momčad željezničke pukovnije krivo pozvana u drugu koju jedinicu osim željezničkog bataljuna u Brodu na Savi, pa će takovu momčad naznačiti s popisom dotičnim zapovjednicima, da ih odmah upute kamo treba. Ovaj rad smatrati vrlo važnim i hitnim."[62]

Na prijedlog Prometnog odjela Glavnog stožera domobranstva i u suglasnosti s Nastavnim i Ustrojbenim odjelom Glavnog stožera domobranstva, donio je glavar Glavnog stožera, pod br. 7871 od 7. svibnja 1942. rješenje da se od 15. svibnja 1942. imaju Zagreb i Sarajevo smatrati stalnim sjedištima zapovjedništava prometnih sklopova **Željezničke bojne**.[63]

Iz uredovnice Prometnog odjela Glavnog stožera javljeno je svim zapovjedništvima i jedinicama da se Željeznička bojna 8. svibnja 1942. preselila iz Broda n/S u novo stalno

---

[59] Okružnica Obći Br. 4789/1941., Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 35 od 27. listopada 1941., Zagreb.
[60] Okružnica Prom Br. 4805/1941., Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 35 od 27. listopada 1941., Zagreb.
[61] Opširnije o ulozi hrvatskog domobranstva u željezničkom prometu NDH vidi: Barić, Nikica. *Ustroj kopnene vojske domobranstva Nezavisne Države Hrvatske 1941.-1945.*, Hrvatski institut za povijest, Zagreb, 2003., odlomci: Domobranske željezničke stražarske bojne, str. 163–173 i Željeznička bojna, str.188–193.
[62] Okružnica V. T. br. 2604/1941., Vjesnik vojnih naredaba i zapovjedi za cjelokupnu oružanu snagu NDH, br. 11 od 16. svibnja 1941., Zagreb.
[63] Obaviest Prom. br. 1534/1942., Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 22 od 22. svibnja 1942., Zagreb. Od 1941. kratica Željezničke bojne u brzojavima koji su se upućivali Prometnom odjelu Glavnog stožera hrvatskog domobranstva bila je – Žeb; vidi: Okružnica Prom. br. 3996/1941., Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 31 od 26. rujna 1941., Zagreb. Od 16. lipnja 1942. brzojavna kratica bila je – Žeboj; vidi: Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 26 od 20. lipnja 1942., Zagreb.

posadno mjesto Požegu.[64] Pri Željezničkoj bojni u Požegi postojala je Željeznička dočasnička škola koja je ukinuta 1. siječnja 1943.[65]

Dana 13. listopada 1941. donesena je Zakonska odredba o Željezničkoj ustaškoj vojnici.[66] Temeljem te Odredbe osnovana je **Željeznička ustaška vojnica** kao posebno ustaško tijelo, čija je zadaća bila osigurati siguran i uredan promet Hrvatskih državnih željeznica na cijelom području NDH. Osim toga, ona je trebala obavljati stražarsku službu na željezničkim prugama, željezničkim zgradama (kolodvorima, ložionicama, skladištima, radionicama) i uređajima te pratiti vlakove i bdjeti nad kretanjem putnika i prometom tereta. U Željezničku ustašku vojnicu svrstali su se u prvom redu ustaše djelatni željezničari, odnosno bivši željezničari. Na čelu vojnice bio je zapovjednik Željezničke ustaške vojnice sa sjedištem u Zagrebu. Njega je imenovao poglavnik. Vojnicu su sačinjavale dvije željezničke ustaške bojne i zapovjedništvo Željezničke ustaške vojnice. Sjedište jedne željezničke ustaške bojne nalazilo se u Zagrebu, a druge u Sarajevu. Svaka bojna dijelila se na tri sata, svaki sat na tri voda, svaki vod na tri roja, a svaki roj na potreban broj ophodnja. Temeljem Zakonske odredbe o pripadnicima Željezničke ustaške vojnice od 27. studenoga 1941. pripadnici vojnice dijelili su se na časnike, dočasnike i vojničare (izvršno osoblje). Sve časničke činove dodjeljivao je osobno poglavnik NDH, a dočasničke zapovjednik. Svi pripadnici vojnice bili su dužni u službi i izvan nje nositi službenu odoru, a morali su, prigodom stupanja u službu, polagati pred zapovjednikom, a ovaj pred poglavnikom, propisanu ustašku prisegu. Proračun Željezničke ustaške vojnice bio je sastavni dio Ministarstva prometa i javnih radova.[67] Dana 27. studenoga 1941. temeljem Zakonske odredbe kojom se preinačuje i dopunjuje zakonska odredba od 13. listopada 1941. broj CCCXLIV-1713.-Z.-1941. o Željezničkoj ustaškoj vojnici, dvjema željezničkim ustaškim bojnama u Zagrebu i Sarajevu dodana je treća u Osijeku.[68]

Željeznička ustaška vojnica također je preko svojih pripadnika obavljala nadzor i nad onim osobama hrvatskoga domobranstva koji su putovali vlakom, a nosili su vatreno oružje. U vlakovima se nisu smjele nalaziti osobe domobranstva s vatrenim oružjem, osim ako to pismeno nije bilo odobreno.[69]

Zakonskom odredbom o Ustaškoj vojnici[70] od 17. srpnja 1942., u smislu ustava Ustaše – hrvatskog oslobodilačkog pokreta postrojila se Ustaška vojnica koja je postojala od proljeća 1941. Svrha joj je bila osigurati nastavak ustaške borbe i njezinih tekovina za narodno oslobođenje, zajamčiti sigurnost naroda i sudjelovati u obrani NDH. Ustaška vojnica bila je sastavni dio oružanih snaga NDH. Unutar navedene vojnice nalazili su se i Prometni zdrugovi u koje je prerasla Željeznička ustaška vojnica. Službeni naziv bio je **Ustaška vojnica – prometni zdrugovi.** Vrhovni zapovjednik Ustaške vojnice bio je poglavnik, koji je njome zapovijedao preko zapovjednika, odnosno preko Zapovjedništva ustaške vojnice. Zapovjednik Ustaške vojnice stajao je na čelu Zapovjedništva Ustaške vojnice, dok su na čelu svih dijelova Ustaške vojnice, pa tako i Prometnog zdruga, stajali zapovjednici. Služba u Ustaškoj vojnici bila je dobrovoljna, a obveza doživotna, te je prestajala samo smrću, otpustom ili premještajem u druge dijelove oružanih snaga NDH.

---

64 Prom. br. 1829/taj-1942., Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 22 od 22. svibnja 1942., Zagreb.
65 Obaviest, br. 8/tajno/1943., Vjestnik Ministarstva domobranstva, br. 3 od 23. siječnja 1943., Zagreb.
66 NN 152/1941.
67 NN 191/1941.
68 NN 191/1941. O daljnjem razvoju zaštite željezničkog prometa u NDH do 1945. vidi: Barić, Nikica. *Željeznički promet i njegova zaštita u NDH (1941.-1945.)*, Radovi 30, Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 1997., str. 257–278.
69 Okružnica Obći Br. 160/1941., Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva br. 2 od 12. siječnja 1942., Zagreb.
70 Vjestnik Ministarstva hrvatskog domobranstva, br. 32 od 1. kolovoza 1942., Zagreb.

Zakonska odredba o osiguranju željezničkoga prometa od 9. studenoga 1942.,[71] govori o sve većim nastojanjima Ministarstva unutarnjih poslova da spriječi diverzije i sabotaže na željezničkim prugama i postajama. Ovom odredbom imenovan je posebni **državni povjerenik za sigurnost željezničkog prometa** kojega je imenovao i razrješavao osobno poglavnik NDH. Njegova zadaća bila je da osigura nesmetano odvijanje željezničkog prometa, udovoljavajući vojnim potrebama i u suradnji s vojnim oblastima na području NDH. Ured državnog povjerenika nalazio se u sastavu Ministarstva unutarnjih poslova – Glavnog ravnateljstva za javni red i sigurnost.

Ministarstvo prometa moralo je zbog sve većeg broja diverzija i sabotaža obustavljati osobni promet. Tako je npr. Naredba Ministarstva prometa o obustavi osobnog prometa na svim željeznicama javnog prometa izdana 3. prosinca 1942. glasila:[72] "Od dana 7. prosinca 1942. u 0 sati do 6. siečnja 1943. u 24 sata obustavlja se svaki osobni promet na svim željeznicama javnog prometa na cjelokupnom području NDH." Od ove odredbe bile su oslobođene samo one osobe koje su dobile posebne dozvole na temelju naredbe Ministarstva unutarnjih poslova – Glavnog ravnateljstva za javni red i sigurnost. Navedena Naredba mijenja se 4. siječnja 1943. novom Naredbom[73] u kojoj se umjesto riječi "do 6. siečnja 1943. u 24 sata" stavljaju riječi "do daljeg." Također je Naredbom Ministarstva prometa od 17. siječnja 1944. obustavljen svaki osobni promet na svim željeznicama javnog prometa na cjelokupnom području NDH od 23. siječnja 1944. u 0 sati do 22. veljače 1944. u 24 sata.[74]

Kako bi se jasno razlikovale pojedine struke tehničkih četa, ministar i zapovjednik oružanih snaga, general Navratil propisao je 4. siječnja 1944. Odredbu o nošenju obkoparskog i željezničkog znaka za častnike, dočastnike i momčad obkoparskih i željezničkih postrojbi.[75] Željeznički znak, baš kao i opkoparski, bio je izrađen od žute i bijele kovine. Navedene znakove nosili su časnici, dočasnici i momčad obkoparskih, odnosno željezničkih četa i ustanova, i to:

a) stožerni časnici znak od žute kovine, na zadnjem dijelu srebrnog veziva obojnih oznaka ovratnika i to:

- opkoparski znak s budakom usporedo s donjim rubom veziva

- željeznički znak s ravnim dijelom krila usporedo s gornjim rubom veziva i šiljkom okrenutim prema van.

b) nadčasnici, dočasnici i momčad znak od bijele kovine, na zadnjem dijelu obojnih oznaka ovratnika, na isti način kao što je rečeno pod a).

Suradnja Ministarstva prometa s Ministarstvom oružanih snaga propisana je 9. ožujka 1943.[76] Navedena ministarstva pozvana su da surađuju u pogledu pripremanja i uređivanja željeznica i svih tehničkih poslova koji su bili potrebni radi što urednijeg prevoženja dijelova oružanih snaga države i tvoriva u mirno i ratno doba. Suradnju s Ministarstvom prometa obavljao je Pozadinski odjel Glavnog stožera Ministarstva oružanih snaga, a suradnju s ravnateljstvima državnih željeznica obavljala su predstavništva oružanih snaga kod dotičnih ravnateljstava. Zadaće predstavništava oružanih snaga kod ravnateljstava državnih željeznica bila su:

---

[71] NN 255/1942.
[72] NN 275/1942.
[73] NN 2/1943.
[74] NN 12/1944.
[75] Okružnica od 4. siječnja 1944., Vjestnik Ministarstva oružanih snaga, br. 6 od 5. veljače 1944., Zagreb.
[76] Propisnik za suradnju Ministarstva prometa s Ministarstvom oružanih snaga, Vjestnik Ministarstva oružanih snaga, br. 14 od 10. travnja 1943., Zagreb.

a) održavanje tijesne veze između postrojbi i ustanova oružanih snaga u svrhu urednog i pravilnog postupka u prijevozu preselica, tvoriva i pripadnika oružanih snaga u mirno doba, na području odnosnog ravnateljstva

b) proučavanje stanja na željeznicama i prikupljanje podataka o stanju željezničkih pruga i objekata na području ravnateljstva

c) vođenje očevidnosti željezničkog osoblja i izrađivanje konačnih prijedloga za oslobađanje željezničkog osoblja, potrebnog željezničkim ustanovama za obavljanje službe u ratno doba, od pozivanja na djelatnu službu u postrojbe oružanih snaga

d) propisivanje podrobnih uputa za rad zapovjedništava željezničkih postaja, koliko se tiče željezničkih pruga njihova područja

e) izrađivanje osnova za sva prevoženja u mirno doba, koja su obavljale oružane snage, pa za vrijeme pripreme, spreme i izvanrednih prilika u zemlji

f) suradnja kod tehničkog izrađivanja osnova za prevoženje oružanih snaga i tvoriva za vrijeme skupljanja i kod uređivanja željezničkih pruga i postrojbi za ovu svrhu

g) rješavanje svih pitanja koja su se ticala poboljšanja prometa oružanih snaga i tvoriva u svim prilikama.

Predstavništvo oružanih snaga imalo je dva pododsjeka i to: opći pododsjek s vojničkim osobljem i pododsjek za preselice i očevidnost sa željezničkim prometnim i upravnim osobljem. Dotadašnja domobranska predstavništva kod ravnateljstava državnih željeznica u Zagrebu i u Sarajevu preimenovana su u **Predstavničtva oružanih snaga kod ravnateljstava državnih željeznica**.

Dana 24. siječnja 1944. nadopunjuje se Propisnik za suradnju Ministarstva prometa s Ministarstvom oružanih snaga iz 1943. [77] Suradnju s Ministarstvom prometa obavljalo je predstavništvo oružanih snaga kod navedenog Ministarstva, a suradnju s ravnateljstvima državnih željeznica obavljala su predstavništva oružanih snaga kod navedenih ravnateljstava. Navedena su predstavništva bila tijela Glavnostožernog ureda (Pozadinskog odjela) i njemu izravno podređena. Predstavništva oružanih snaga kod pojedinih ravnateljstava državnih željeznica bila su podređena, u pogledu tehničko-željezničke službe i vođenja očevidnosti željezničkih službenika, predstavništvu oružanih snaga kod Ministarstva prometa. Zadaća predstavništva oružanih snaga kod Ministarstva prometa bila je sljedeća:

a) izrađivanje osnova prijevoza svih preselica, kojih se prijevoz obavljao preko područja više ravnateljstava državnih željeznica

b) proučavanje stanja na željeznicama i prikupljanje podataka o stanju željezničke mreže i objekata na cijelom državnom području

c) vođenje očevidnosti željezničkog osoblja Ministarstva prometa, Glavnog ravnateljstva za promet, pa izrađivanje konačnih prijedloga za oslobađanje željezničkog osoblja, potrebnog tim ustanovama za obavljanje službe u ratno doba, od pozivanja na djelatnu službu u postrojbe oružanih snaga

d) propisivanje podrobnih uputa za rad predstavništvima oružanih snaga kod pojedinih ravnateljstava državnih željeznica u pogledu izjednačenja postupka

[77] Nadopuna Propisnika za suradnju Ministarstva prometa s Ministarstvom oružanih snaga (Vjestnik-naredbe Ministarstva oružanih snaga broj 14 od 10. travnja 1943., str. 292–297), Vjestnik Ministarstva oružanih snaga, br. 6 od 5. veljače 1944., Zagreb.

kod vođenja očevidnosti željezničkog osoblja i kod sastavljanja prijedloga za oslobađanje tog osoblja od pozivanja na vojničku službu

e) tehničko izrađivanje osnova prijevoza postrojbi i tvoriva oružanih snaga za vrijeme skupljanja te priprema željezničkih pruga i željezničkih postrojenja za tu svrhu

f) rješavanje svih pitanja koja su se ticala poboljšanja prometa kod otpremanja postrojbi i tvoriva oružanih snaga u svim prilikama, sporazumno s odnosnim nadstojnicima, i slanje takvih prijedloga Ministarstvu oružanih snaga

g) održavanje veze s predstavnicima savezničkih oružanih snaga u pogledu suglasnog rada na željeznicama.

Predstavništvo oružanih snaga kod Ministarstva prometa imalo je tri izvjestitelja: za opće poslove s vojničkim osobljem, za preselice i očevidnost sa željezničkim prometnim i upravnim osobljem i za tehničke poslove, kojemu se prema potrebi pridodalo potrebno tehničko osoblje iz Ministarstva prometa.

Predstavničtvo oružanih snaga kod Ministarstva prometa, a koje se privremeno nalazilo u zgradi Ravnateljstva državnih željeznica u Zagrebu, Mihanovićeva ulica broj 12, počelo je s djelovanjem 19. travnja 1944.[78]

Zaključak

Na kraju treba reći da se povijest Hrvatskih državnih željeznica, a gledano šire, i željeznica u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj tek treba napisati. Ovaj članak nema pretenzija da pruži cjelokupan prikaz, ali može poslužiti kao osnova za daljnja, uvjeren sam, plodna i podrobnija istraživanja. Od arhivskoga gradiva vezanog za željeznice u navedenom periodu, u Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu čuva se gradivo Ministarstva prometa i javnih radova – Zagreb (1941-1945) pod rednim brojem fonda 219. Navedeno gradivo preuzeto je 7. lipnja 1957. od Sekretarijata za građevinarstvo, urbanizam i komunalne poslove Izvršnog vijeća NRH. Unutar njega nalazi se gradivo Ravnateljstva državnih željeznica – Zagreb (1941-1945). Dio gradiva navedenog Ravnateljstva preuzet je 11. rujna 1968. od Republičkog sekretarijata za unutarnje poslove SRH, a dio 28. ožujka 2003. i 8. rujna 2003. od Hrvatskih željeznica d. o. o. Zagreb. Također, u Hrvatskom državnom arhivu nalazi se i gradivo Ministarstva oružanih snaga NDH – Zagreb (1941-1945) pod rednim brojem fonda 487. Dio gradiva navedenoga Ministarstva preuzeta je 1968. od Republičkog sekretarijata za unutarnje poslove u Zagrebu, a dio 1994. iz Arhiva Instituta za suvremenu povijest u Zagrebu.

Summary

ORGANIZATION OF THE CROATIAN STATE RAILROAD (1941-1945)

The article represents organization of the Croatian State Railroad (Hrvatske državne željeznice) of the Independent State of Croatia (Nezavisna Država Hrvatska) given in the approapriate context. Authorities relevant for the railroad traffic, especially particular ministries, are higlighted: the Ministry of Croatian Home Guard (Ministarstvo hrvatskog

[78] Iz Glavnostožernog ureda MINORS-a, Poz. br. 6240 od 25. travnja 1944., Vjestnik Ministarstva oružanih snaga, br. 20 od 13. svibnja 1944., Zagreb.

domobranstva), the Ministry of Traffic and Public Works (Ministarstvo prometa i javnih radova), the Ministry of the Interior (Ministarstvo unutarnjih poslova), and the Ministry of Crafts, Industry and Trade (Ministarstvo obrta, veleobrta i trgovine). Particular attention is given to the organization of the Ministry of Traffic and Public Works, parts of which were, in the period from the June 24, 1941 to the end of the World War II in 1945, the Croatian Railroad's national bureaus at Zagreb and Sarajevo. There are also parts of the minister of traffic and public works, mr. Himlija Bešlagić's speech on status of the state railroad, given at the VII session of the Croatian State Parliament (Hrvatski državni sabor), on February 26, 1942. The Society of Railroad Dunav-Sava-Jadran (Društvo željeznica Dunav-Sava-Jadran), earlier named the Society of the South Railroad (Društvo Južnih željeznica), which constructed the very first railway line in Croatia, passing through Međimurje (Pragersko/Čakovec-Kotoriba), is mentioned as well. A way of protection of the railroad traffic in the Independent State of Croatia from the constant sabotages is also given.

Keywords: *ministries of the Independent State of Croatia, Croatian State Railroad, organization, authority*